



(19)
Bundesrepublik Deutschland
Deutsches Patent- und Markenamt

(10) DE 10 2006 015 559 B3 2007.08.16

(12)

Patentschrift

(21) Aktenzeichen: 10 2006 015 559.9

(51) Int Cl.⁸: **B60N 2/02 (2006.01)**

(22) Anmelddatum: 04.04.2006

B60N 2/22 (2006.01)

(43) Offenlegungstag: –

(45) Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 16.08.2007

Innerhalb von drei Monaten nach Veröffentlichung der Patenterteilung kann nach § 59 Patentgesetz gegen das Patent Einspruch erhoben werden. Der Einspruch ist schriftlich zu erklären und zu begründen. Innerhalb der Einspruchsfrist ist eine Einspruchsgebühr in Höhe von 200 Euro zu entrichten (§ 6 Patentkostengesetz in Verbindung mit der Anlage zu § 2 Abs. 2 Patentkostengesetz).

(73) Patentinhaber:

KEIPER GmbH & Co.KG, 67657 Kaiserslautern, DE

(72) Erfinder:

Eppert, Dietmar, 42857 Remscheid, DE; Finner, Holger, 42499 Hückeswagen, DE; Lehmann, Ulrich, 53347 Alfter, DE; Scholz, Grit, 42853 Remscheid, DE; Vedder, Andreas, 42781 Haan, DE; Voßmann, Gregor, 48691 Vreden, DE; Busch, Heinrich, 42855 Remscheid, DE

(56) Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht gezogene Druckschriften:

DE 195 27 374 C2

DE 35 29 887 C2

DE10 2005 046807 B3

DE 103 27 640 B3

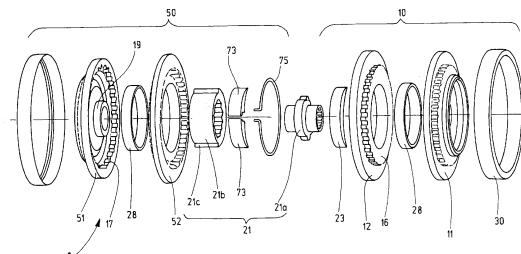
DE 199 38 666 A1

DE 44 36 101 A1

WO 03/0 24 740 A1

(54) Bezeichnung: **Beschlag für einen Fahrzeugsitz**

(57) Zusammenfassung: Bei einem Beschlag (8) für einen Fahrzeugsitz, insbesondere für einen Kraftfahrzeugsitz, mit zwei Einzelbeschlägen (10, 50), die axial nebeneinander und bezüglich des Kraftflusses parallel angeordnet sind und die jeweils wenigstens zwei relativ zueinander verdrehbare und mittels eines Exzenterumlaufgetriebes miteinander in Getriebeverbindung stehende Beschlagteile (11, 12, 51, 52) aufweisen, weist der erste Einzelbeschlag (10) einen Exzenter ohne Spielfreistellung und der zweite Einzelbeschlag (50) einen Exzenter mit Spielfreistellung auf.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft einen Beschlag für einen Fahrzeugsitz, insbesondere für einen Kraftfahrzeugsitz, mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Patentanspruches 1.

[0002] Aus der DE 35 29 887 C2 ist ein Beschlag dieser Art bekannt, welcher für einen Gurtintegralsitz auf der Fahrzeugsitzseite mit dem Anbindungspunkt des Sicherheitsgurtes vorgesehen ist. Ein solcher Beschlag kann zwar die Kräfte im Crashfall sicher weiterleiten, ist jedoch für den Normalbetrieb hinsichtlich Spielfreiheit, Wirkungsgrad und Bauraum verbesserungsfähig.

[0003] Der Erfindung liegt die Aufgabe zu Grunde, einen Beschlag für einen Fahrzeugsitz der eingangs genannten Art zu verbessern. Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch einen Beschlag mit den Merkmalen des Patentanspruches 1 gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen sind Gegenstand der Unteransprüche.

[0004] Indem der erste Einzelbeschlag einen Exzenter ohne Spielfreistellung und der zweite Einzelbeschlag einen Exzenter mit Spielfreistellung aufweist, kann der erste Einzelbeschlag hinsichtlich des Wirkungsgrades beim Verstellen des Beschlags und der Herstellungskosten und der zweite Einzelbeschlag hinsichtlich der Spielfreiheit beim Feststellen des Beschlags optimiert werden, was bei einem Einzelbeschlag alleine oder zwei gleichen Beschlägen nicht gleichzeitig möglich ist.

[0005] Bis auf die Exzenter sind vorzugsweise Gleichteile und/oder gemeinsame Bauteile vorgesehen, beispielsweise ein gemeinsamer Mitnehmer, der axial entsprechend lang gebaut ist, um beidseitig gelagert werden zu können. Ein mehrteilig aus Mitnehmerbuchse und Mitnehmerring bestehender Mitnehmer kann aus verschiedenen Materialen hergestellt werden, was für einen motorischen Antrieb von Vorteil ist.

[0006] Bei einer bevorzugten Scheibenform der Beschlagteile kann der Beschlag auf einfache Weise als vormontierte Einheit geschaffen werden, wobei vorzugsweise eine – beispielsweise durch Lasergeschweißen erzeugte – Transportsicherung für eine erste Verbindung der Einzelbeschläge sorgt, die dann durch die Anbringung der Adapter gefestigt wird, wobei die an die Scheibenform angepasste Geometrie der Adapter sehr einfach gestaltet werden kann.

[0007] Der erfindungsgemäße Beschlag wird bevorzugt zur Neigungseinstellung der Lehne verwendet, beispielsweise bei einem Einzelsitz, insbesondere Gurtintegralsitz, oder bei einer Rücksitzanlage mit

geteilter (40%/60%) Lehne in zweiter oder dritter Sitzreihe, kann aber auch anderweitig als Antrieb im Fahrzeugsitz eingesetzt werden, beispielsweise für einen Höheneinsteller oder Neigungseinsteller des Sitzkissens.

[0008] Im folgenden ist die Erfindung anhand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert. Es zeigen

[0009] [Fig. 1](#) eine Explosionsdarstellung des Beschlags des Ausführungsbeispiels ohne Adapter,

[0010] [Fig. 2](#) einen Schnitt durch den Exzenter des ersten Einzelbeschlags senkrecht zur axialen Richtung,

[0011] [Fig. 3](#) einen Schnitt durch den Exzenter des zweiten Einzelbeschlags senkrecht zur axialen Richtung,

[0012] [Fig. 4](#) einen Schnitt durch den Beschlag entlang der axialen Richtung,

[0013] [Fig. 5](#) eine Seitenansicht des Beschlags,

[0014] [Fig. 6](#) eine Explosionsdarstellung des Beschlags mit zusammengebauten Einzelbeschlägen, ohne Transportsicherung, und mit Adapter,

[0015] [Fig. 7](#) eine perspektivische Ansicht des Beschlags samt Adapter, und

[0016] [Fig. 8](#) einen schematisierten Fahrzeugsitz.

[0017] Ein Fahrzeugsitz 1 eines Kraftfahrzeuges weist ein Sitzteil 3 und eine Lehne 4 auf, welche mittels einer Beschlagsanordnung 5 am Sitzteil angebracht und relativ zu diesem in ihrer Neigung einstellbar ist. Die Anordnung der Lehnenschwenkachse definiert als axiale Richtung das nachfolgend verwendete Zylinderkoordinatensystem. Der Fahrzeugsitz 1 ist als Gurtintegralsitz ausgebildet, d.h. der obere Anbindungspunkt des Sicherheitsgurtes befindet sich an der Lehne 4, und im Crashfall werden auch Kräfte über die Lehne 4, die Beschlagsanordnung 5 und das Sitzteil 3 in die Fahrzeugstruktur abgeleitet. Während die Beschlagsanordnung 5 auf der vom Anbindungspunkt des Sicherheitsgurtes abgewandten Fahrzeugsitzseite einen herkömmlichen Einzelbeschlag aufweist, wie er bei Fahrzeugen mit einer Anbindung des Sicherheitsgurtes an der B-Säule zu Einsatz kommt, ist auf der Fahrzeugsitzseite mit dem Anbindungspunkt des Sicherheitsgurtes ein Beschlag 8 vorgesehen, der in einer nachfolgend beschriebenen Weise verstärkt ausgebildet ist. Der Beschlag 8 ist als Doppelbeschlag ausgebildet, d.h. er besteht aus zwei für sich prinzipiell voll funktionsfähigen, ungleichen Einzelbeschlägen, welche axial nebeneinander und bezüglich des Kraftflusses parallel angeordnet sind.

Dies verdoppelt ungefähr die maximale Belastbarkeit im Crashfall.

[0018] Der erste Einzelbeschlag **10** des Beschlags **8** hat einen guten Wirkungsgrad für die Neigungseinstellung der Lehne **4** und dient vorrangig dem Verstellen des Beschlags **8**. Der erste Einzelbeschlag **10** weist ein erstes Beschlagoberteil **11** und ein erstes Beschlagunterteil **12** auf, welche mittels eines als (vorliegend nicht-spielfreien) Exzenterumlaufgetriebe ausgebildeten Getriebes zum Verstellen miteinander in Getriebeverbindung stehen. Die beiden ersten Beschlagteile **11** und **12** weisen eine im wesentlichen flache Scheibenform auf. Zur Ausbildung des Getriebes ist am ersten Beschlagunterteil **12** ein Zahnrad **16** mit einer Außenverzahnung und am ersten Beschlagoberteil **11** ein Zahnkranz **17** mit einer Innenverzahnung ausgeprägt, welche miteinander kämmen. Der Durchmesser des Kopfkreises der Außenverzahnung des Zahnrads **16** ist um wenigstens eine Zahnhöhe kleiner als der Durchmesser des Fußkreises der Innenverzahnung des Zahnkrans **17**. Der entsprechende Unterschied der Zähneanzahl von Zahnrads **16** und Zahnkranz **17** ermöglicht eine Abwälzbewegung des Zahnkrans **17** relativ zum Zahnrads **16**.

[0019] Das erste Beschlagoberteil **11** weist auf der dem Zahnrads **16** zugewandten Seite konzentrisch zur Innenverzahnung des Zahnkrans **17** einen angeformten Kragenzug **19** auf. Entsprechend der WO 03/024740 A1, deren Offenbarungsgehalt ausdrücklich einbezogen wird, ist ein Mitnehmer **21** vorgesehen. Der zweiteilig aufgebaute Mitnehmer **21** besteht aus einer Mitnehmerbuchse **21a**, welche mit Luft in den Kragenzug **19** hineinragt und welche im Zentrum ein Innenprofil zur Aufnahme einer profilierten Antriebswelle aufweist, und einem drehfest mit der Mitnehmerbuchse **21a** verbundenen und außerhalb des Kragszugs **19** angeordneten Mitnehmerring **21b**. Der Mitnehmerring **21b** definiert zusammen mit einem mondsichel förmigen Element, im folgenden kurz als Sichelement **23** bezeichnet, einen Exzenter. Dabei wird das Sichelement **23** in Umfangsrichtung von einem Mitnehmersegment **21c** des Mitnehmerring **21b** mit Spiel gefasst. Der besagte Exzenter läuft durch eine Drehung der Antriebswelle (und damit des Mitnehmers **21**) angetrieben in einer Gleitlagerbuchse **28** des zweiten Justier-Beschlagteils **12** um und bewirkt dadurch die relative Abwälzbewegung von Zahnkranz **17** und Zahnrads **16**. Die Bewegung stellt sich als eine Relativdrehbewegung von erstem Beschlagoberteil **11** und erstem Beschlagunterteil **12** mit überlagerter Taumelbewegung dar. Im Bereich der maximalen Exzentrizität stützt sich der Mitnehmerring **21b** am Kragszug **19** ab. Der hohe Wirkungsgrad wird dadurch erreicht, dass der erste Einzelbeschlag **10** spielbehaftet, genauer gesagt mit Verzahnungsspiel, läuft und einen optimalen Tragpunkt für niedrige Lagerkräfte aufweist.

[0020] Für den axialen Zusammenhalt des ersten Einzelbeschlags **10** ist ein erster Umklammerungsring, im folgenden als erster Beschlagring **30** vorgesehen, welcher einerseits entlang des Außenumfangs des ersten Beschlagunterteils **12** angeordnet und mit diesem verbunden ist, beispielsweise aufgepresst und gegebenenfalls laserverschweißt ist, und andererseits das erste Beschlagoberteil **11** übergreift.

[0021] Während die Mitnehmerbuchse **21a** vorzugsweise aus Kunststoff gefertigt ist, bestehen die anderen Bauteile des ersten Einzelbeschlags **10** vorzugsweise aus Metall, beispielsweise Stahl, gegebenenfalls gesintert, gehärtet oder anderweitig behandelt. Alternativ zum beschriebenen Aufbau können der Mitnehmerring **21b** und das Sichelement **23** als Festexzenter einstückig miteinander ausgebildet sein. Es ist auch möglich, dass der gesamte Mitnehmer **21** einteilig ausgebildet ist, oder dass der Mitnehmer **21** und das Sichelement **23** durch einen einteiliger Festexzenter ersetzt sind.

[0022] Der Beschlag **8** weist einen zweiten Einzelbeschlag **50** auf, welcher besonders dem spielfreien Feststellen des Beschlags **8** im nicht-angetriebenen Ruhezustand dient, da der erste Einzelbeschlag **10** zur Spielfreistellung nicht geeignet ist. Der zweite Einzelbeschlag **50** ist mit einem zweiten Beschlagoberteil **51** und einem zweiten Beschlagunterteil **52**, die mittels eines selbsthemmenden Exzenterumlaufgetriebes miteinander in Getriebeverbindung stehen, versehen und als ein Getriebesbeschlag ausgebildet, welcher dem ersten Einzelbeschlag **10** – bis auf den Exzenter – gleicht. Das erste Beschlagoberteil **11** und das zweite Beschlagoberteil **51** einerseits und das erste Beschlagunterteil **12** und das zweite Beschlagunterteil **52** andererseits sowie die Gleitlagerbuchse **28** sind daher Gleichteile, ebenso wie der zweite Beschlagring **60** und der erste Beschlagring **30**.

[0023] Der Mitnehmer **21**, d.h. sowohl die Mitnehmerbuchse **21a** als auch der Mitnehmerring **21b**, ist im Ausführungsbeispiel in axialer Richtung so lang gebaut, dass er sich sowohl in den ersten Einzelbeschlag **10** als auch in den zweiten Einzelbeschlag **50** erstreckt und beidseitig gelagert ist. Alternativ ist der gesamte Mitnehmer **21** oder nur die Mitnehmerbuchse **21a** oder nur der Mitnehmerring **21b** in axialer Richtung zweigeteilt, wobei durch die Antriebswelle eine drehfeste Kopplung der zwei axial getrennten Teile der Mitnehmerbuchse **21a** erfolgt.

[0024] Je nach Anforderung, insbesondere dem zur Verfügung stehenden Bauraum und der Antriebswelle, sind der erste Einzelbeschlag **10** und der zweite Einzelbeschlag **50** in bestimmter Orientierung zueinander ausgerichtet. Die "inneren Beschlagteile", beispielsweise das erste Beschlagunterteil **12** und das zweite Beschlagunterteil **52**, sind einander zuge-

wandt und miteinander verbunden, beispielsweise durch einzelne Schweißpunkte, insbesondere Laserschweißpunkte, als Transportsicherung **63**, während die "äußeren Beschlagteile", d.h. vorliegend das erste Beschlagoberteil **11** und das zweite Beschlagoberteil **51**, voneinander abgewandt sind. Die Orientierung der beiden Einzelbeschläge kann auch genau umgekehrt sein.

[0025] Entsprechend der DE 44 36101 A1 oder der DE 199 38 666 A1, deren Offenbarungsgehalte ausdrücklich einbezogen werden, bilden der Mitnehmer **21**, genauer gesagt der Mitnehmerring **21b**, und zwei gekrümmte Keilsegmente **73** den Exzenter des zweiten Einzelbeschlags **50**. Dabei greift das Mitnehmersegment **21c** mit Spiel zwischen die Schmalseiten der beiden Keilsegmente **73**, während die einander zugewandten Breitseiten der Keilsegmente **73** durch eine ringförmig gebogene, abgewinkelte Endfinger aufweisende Feder, kurz als Omegafeder **75** bezeichnet, auseinander gedrückt werden. Der zweite Einzelbeschlag **50** wird dadurch im nichtangetriebenen Ruhezustand spielfrei. Die durch die Geometrie- und Reibungs-Verhältnisse bedingte Selbsthemmung sorgt für ein ausreichendes Sperrmoment des zweiten Einzelbeschlags **50**.

[0026] Zur Anbindung des Beschlags **8** an das Sitzteil **3** einerseits und die Lehne **4** andererseits sind ein erster äußerer Adapter **81**, ein zweiter äußerer Adapter **82** und ein innerer Adapter **83** vorgesehen. Die beiden äußeren Adapter **81** und **82** weisen beide senkrecht zur axialen Richtung eine ebene Grundform mit je einem Lagerauge **85** auf, von der am Rand Verbindungslaschen **87** axial abstehen können. Vorliegend stehen vom ersten äußeren Adapter **81** zwei Verbindungslaschen **87** ab, vom zweiten äußeren Adapter **82** keine. Die beiden äußeren Adapter **81** und **82** sind mittels der Verbindungslaschen **87** miteinander unter Bildung eines Hohlkastens zu verbinden. Der innere Adapter **83** weist eine Gabel **89** mit einer halbkreisförmigen Aufnahme auf. Für spezielle Hochlastfälle kann der innere Adapter **83** radial über die Mitte des Beschlags **8** hinaus verlängert sein und anstelle der Gabel **89** ein ringförmig von Material umgebenes, weiteres Lagerauge aufweisen.

[0027] Zur Anbringung der Adapter **81**, **82** und **83** wird der Beschlag **8** von der Gabel **89** des inneren Adapters **83** aufgenommen und sodann der innere Adapter **83** fest mit den "inneren Beschlagteilen", vorliegend den Beschlagunterteilen **12** und **52**, verbunden, vorzugsweise verschweißt. Dann werden die "äußeren Beschlagteile", vorliegend die Beschlagoberteile **11** und **51**, mit den äußeren Adapters **81** und **82** übergriffen, wobei vorzugsweise jeweils ein Absatz der "äußeren Beschlagteile" **11**, **51** in je einem Lagerauge **85** zu liegen kommt, und schließlich die äußeren Adapter **81** und **82** direkt mit den jeweiligen "äußeren Beschlagteilen" **11**, **51** und untereinander

mittels der Verbindungslaschen **87** fest verbunden. Die Zuordnung zu Sitzteil **3** und Lehne **4** hängt vom Anwendungsfall ab. Die Verbindungslaschen **87** sind so weit von der Lehnenschwenkachse angeordnet, dass der innere Adapter **83** beim Vorschwenken der Lehne **4** zwischen die äußeren Adapter **81** und **82** eintauchen kann.

[0028] Besonders bevorzugt wegen der festen und daher guten Anbindmöglichkeit ist eine Anordnung von erstem Einzelbeschlag **10** und zweitem Einzelbeschlag **50**, bei welcher der erste Beschlagring **30** und der zweite Beschlagring **60** mit den jeweils "inneren Beschlagteilen" **12**, **52** verbunden sind, d.h. gemeinsam mit der Gabel **89** (oder dem Lagerauge) des inneren Adapters **83** verbunden werden können.

[0029] Auf der Außenseite des Beschlags **8** kann ein Handrad oder ein Elektromotor angeordnet sein, welches bzw. welcher die in den Mitnehmer **21** greifende Antriebswelle und damit beide Einzelbeschläge **10** und **50** synchron manuell bzw. motorisch antriebt. Der Elektromotor kann auch innerhalb eines oder beider Exzenter angeordnet sein.

Bezugszeichenliste

1	Fahrzeugsitz
3	Sitzkissen
4	Lehne
5	Beschlagsanordnung
8	Beschlag
10	erster Einzelbeschlag
11	erstes Beschlagoberteil
12	erstes Beschlagunterteil
16	Zahnrad
17	Zahnkranz
19	Kragenzug
21	Mitnehmer
21a	Mitnehmerringbuchse
21b	Mitnehmerring
21c	Mitnehmersegment
23	Sichelement
28	Gleitlagerbuchse
30	erster Beschlagring
50	zweiter Einzelbeschlag
51	zweites Beschlagoberteil
52	zweites Beschlagunterteil
60	zweiter Beschlagring
63	Transportsicherung
73	Keilsegment
75	Omegafeder
81	erster äußerer Adapter
82	zweiter äußerer Adapter
83	innerer Adapter
85	Lagerauge
87	Verbindungslasche
89	Gabel

Patentansprüche

1. Beschlag für einen Fahrzeugsitz, insbesondere für einen Kraftfahrzeugsitz, mit zwei Einzelbeschlägen (10, 50), die axial nebeneinander und bezüglich des Kraftflusses parallel angeordnet sind und die jeweils wenigstens zwei relativ zueinander verdrehbare und mittels eines Exzenterumlaufgetriebes miteinander in Getriebeverbindung stehende Beschlagteile (11, 12, 51, 52) aufweisen, wobei der erste Einzelbeschlag (10) einen Exzenter ohne Spielfreistellung aufweist, **dadurch gekennzeichnet**, dass der zweite Einzelbeschlag (50) einen Exzenter mit Spielfreistellung aufweist.

2. Beschlag nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Exzenter des ersten Einzelbeschlags (10) durch ein Sichelement (23) und/oder durch einen Mitnehmer (21), insbesondere einen Mitnehmerring (21b) des Mitnehmers (21) definiert wird oder ein einteiliger Festexzenter ist, bei dem das Sichelement (23) und der Mitnehmer (21) einstückig miteinander ausgebildet sind.

3. Beschlag nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Exzenter des zweiten Einzelbeschlags (50) durch zwei Keilsegmente (73) und/oder durch einen Mitnehmer (21), insbesondere einen Mitnehmerring (21b) des Mitnehmers (21) definiert wird.

4. Beschlag nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Keilsegmente (73) direkt zwischen den beiden Beschlagteilen (51, 52) des zweiten Einzelbeschlags (50) oder damit fest verbundenen Buchsen (28) gelagert sind.

5. Beschlag nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der erste Einzelbeschlag (10) und der zweite Einzelbeschlag (50) zum Antrieb einen gemeinsamen Mitnehmer (21) oder einen axial geteilten Mitnehmer (21), dessen axial getrennte Teile je einem Einzelbeschlag (10, 50) zugeordnet sind, aufweisen.

6. Beschlag nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass der gemeinsame Mitnehmer (21) in axialer Richtung so lang gebaut ist, dass er sich sowohl in den ersten Einzelbeschlag (10) als auch in den zweiten Einzelbeschlag (50) erstreckt und beidseitig gelagert ist.

7. Beschlag nach Anspruch 4 oder 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Mitnehmer (21) eine Mitnehmerbuchse (21a) und einen drehfest mit der Mitnehmerbuchse (21a) verbundenen Mitnehmerring (21b) aufweist, welcher in wenigstens einem Einzelbeschlag (10, 50) gelagert ist.

8. Beschlag nach einem der vorhergehenden An-

sprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Beschlagteile (11, 12, 40, 51, 52) wenigstens näherungsweise eine Scheibenform aufweisen, wobei jeweils ein Ring (30, 60) die Beschlagteile (11, 12, 40, 51, 52) eines jeden Einzelbeschlags (10, 50) axial zusammenhält.

9. Beschlag nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass eine Transportsicherung (63) vorgesehen ist, welche die beiden Einzelbeschläge (10, 50) direkt miteinander verbindet.

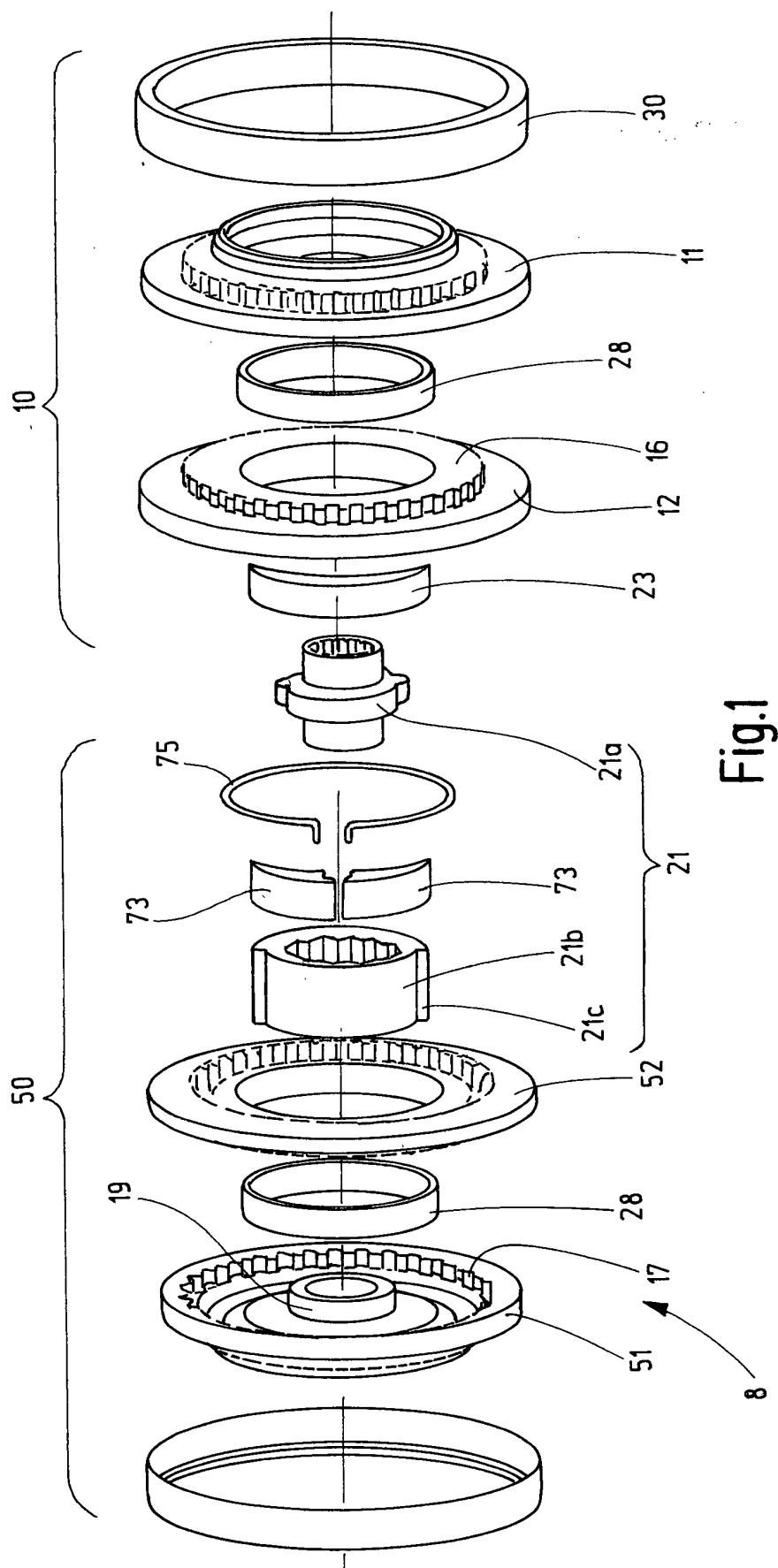
10. Beschlag nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass jeder Einzelbeschlag (10, 50) je ein Beschlagunterteil (12, 52) und je ein Beschlagoberteil (11, 51) aufweist, wobei die bezüglich der axialen Anordnung jeweils äußeren Beschlagteile (11, 51) mittels eines oder mehrerer miteinander verbundener äußerer Adapter (81, 82) miteinander fest verbunden sind und/oder die jeweils inneren Beschlagteile (12, 52) mittels eines inneren Adapters (83) oder direkt miteinander fest verbunden sind.

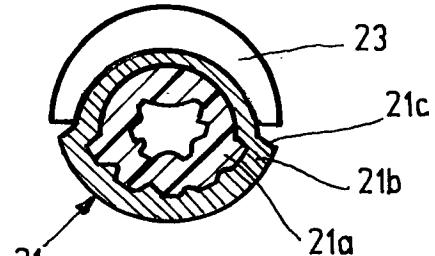
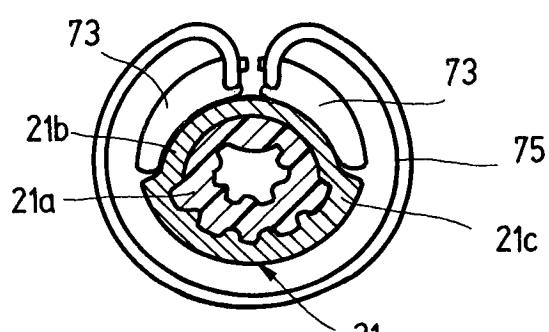
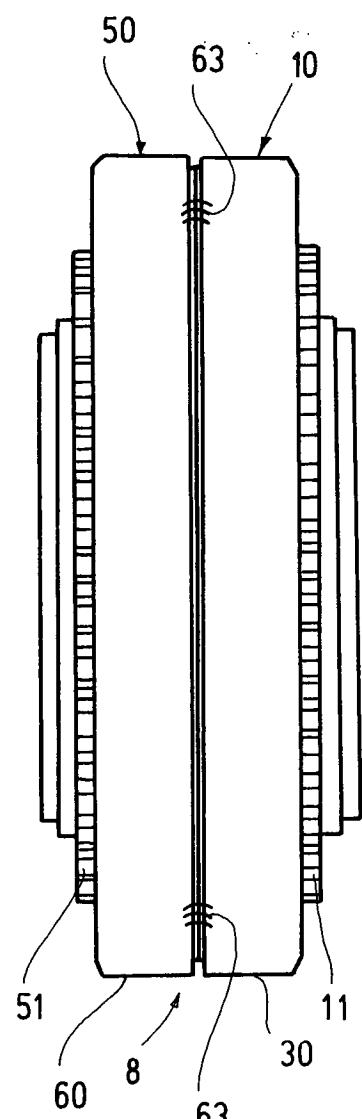
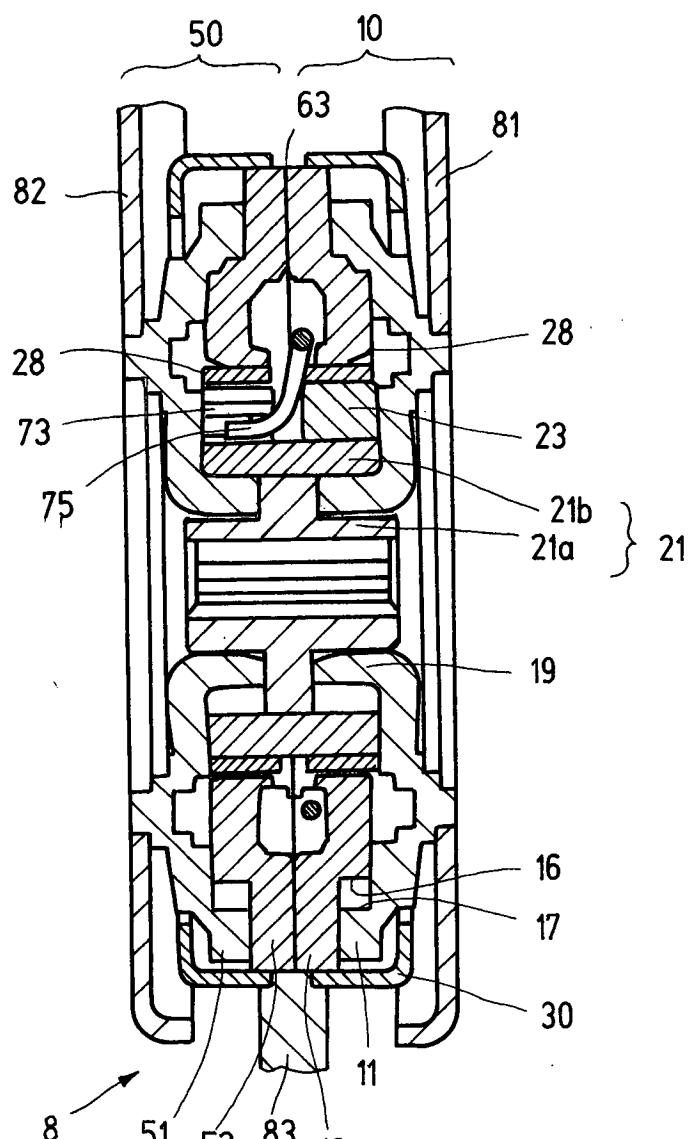
11. Beschlag nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass die äußeren Adapter (81, 82) die äußeren Beschlagteile mittels je eines Lagerauges (85) aufnehmen und/oder dass der innere Adapter (83) die inneren Beschlagteile mittels einer Gabel (89) oder eines weiteren Lagerauges aufnimmt.

12. Beschlag nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Fahrzeugsitz (1) insbesondere ein Gurtintegralsitz oder eine Rücksitzanlage in zweiter oder dritter Sitzreihe ist, mit einem Sitzteil (3), wenigstens einer Lehne (4) und einer Beschlagsanordnung (5), mittels derer die Lehne (4) in ihrer Neigung einstellbar ist und die den Beschlag (8) aufweist.

Es folgen 3 Blatt Zeichnungen

Anhängende Zeichnungen





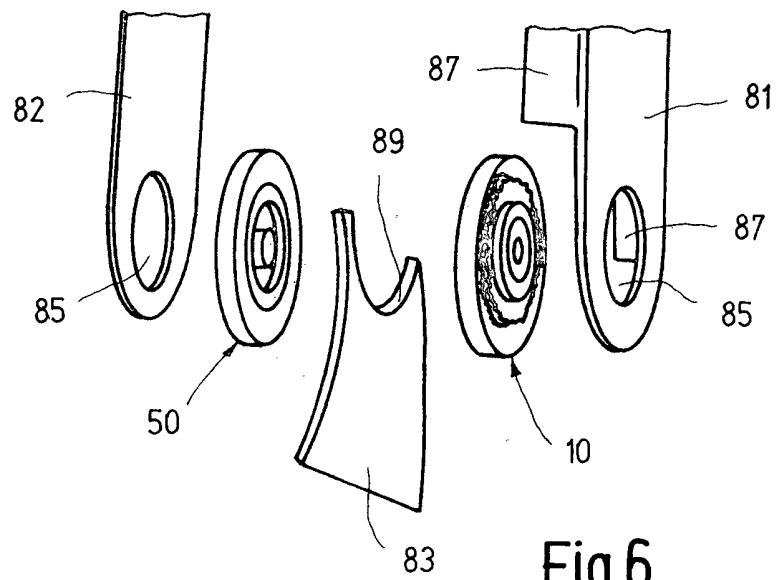


Fig.6

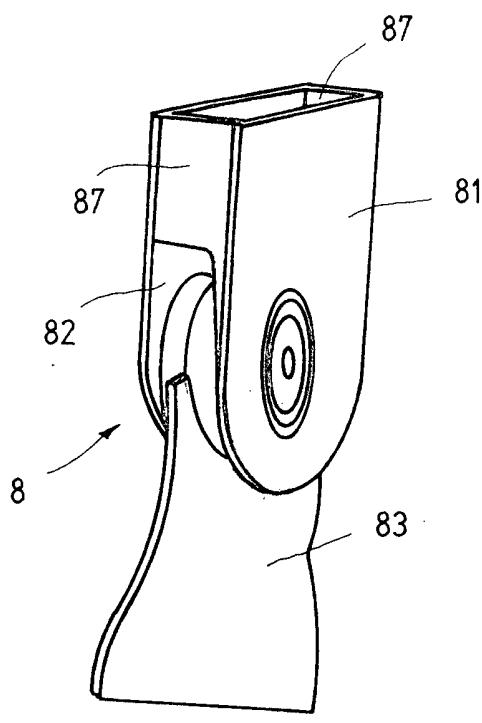


Fig.7

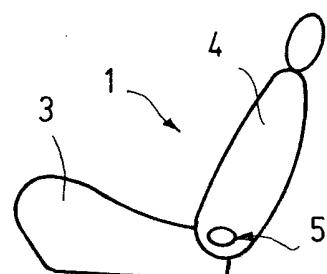


Fig.8